

Essex Speedabout 1927

NEVS-brevet fredag 20 september
Föregående torsdag 19 september

DINAPENGAR.se

1. Skattechock på tjänstebilar i Sverige – tusentals påverkas

Michael Sundberg Publicerad 11 sep 2019 kl 00.29 Uppdaterad 11 sep 2019 kl 09.39

Nya utsläppsregler och en chockhöjning av förmånsbeloppet kommer svida i många bilägares plånböcker vid årsskiftet. Drygt 30 000 kronor mer per år kan det bli för den som råkar ha fel bilmodell.

– Piskan viner stenhårt i ryggen på dem som har bränsleslukande bilar, säger tjänstebilsexperten Ronny Svensson, till Dagens industri.



Drygt 30 000 kronor mer per år kan det bli för den som råkar ha fel bilmodell.

Nya utsläppsregler kommer drabba bilägare hårt om några månader. Vid årsskiftet införs nya regler om hur fordonens utsläpp mäts. Den nya mätmetoden är mer verklighetstrolig och visar drygt 20 till 25 procent mer utsläpp jämfört med den tidigare tekniken.

De nya utsläppsreglerna kommer straffa de mest populära bilarna. Drygt 300 000 bilägare kommer påverkas av reglerna, där många riskerar en fördubblad fordonsskatt, skriver **Dagens Industri.**

Tjänstebilsexperten: ”Obehaglig överraskning”

Även förmånsbeloppet chockhöjs på flera av de vanligaste tjänstebilarna. Vilket innebär att den som råkar ha fel modell, kan tvingas betala nästan 30 000 kronor mer per år.

Tjänstebilsexperten Ronny Svensson säger att höjningen troligtvis kommer som en obehaglig överraskning för många tjänstebilsförare. Han menar att många bilägare blivit övertygade av bilhandlare och finansbolag om att detta inte skulle ske.

– Konsekvensen blir nu att folk får betala betydligt mer för att jobba. En höjning på 2.400 kronor i månaden är mycket pengar, säger han.

Förarna som kör långt drabbas hårdast

Ronny Svensson säger att laddhybrider och elbilar som inte omfattas av höjningen kommer bli ett mer gynnsamt val, men att många inte har den möjligheten. Och att det nu är upp till företagen att hantera den nya fordonsskatten.

– För dem som måste köra väldigt långt räcker inte elbilar och laddhybrider till. Det går inte att åka runt med ett 300 kilo tungt extra batteri och ytterligare extrautrustning i bilen. De bilarna är gjorda för en lägre förbrukning. Det blir förarna som kör långt som drabbas hårdast, säger Ronny Svensson till Dagens Industri.

2. "Politikerna beskattar oss till döds"

Redaktören bytbil 2019-09-12

Robert Collins ilska över orättvisan mot landsbygden



Dyrare bensin, höjd fordonsskatt och försämrade reseavdrag. Motorjournalisten Robert Collin tycker synd om bilägarna:

– Svenska politiker hänger upp sitt hopp på elbilar och har bestämt sig för att beskatta de andra bilarna till döds, säger han.

Du som läser Bytbil regelbundet har säkert noterat nyhetsrubrikerna de senaste månaderna:

- **Höjd bensinskatt från 1 januari.**
- **Fordonsskatterna chockhöjs för malusbilar nästa år.**
- **Omkring 200 000 svenskar kommer att förlora sitt reseavdrag för bilpendling.**
- **Miljözoner genomförs i Stockholm och ungefär 4 av 10 bilar stängs ute nästa år.**

Robert Collin har varit motorjournalist i 35 år, men menar att han aldrig tidigare upplevt så många förändringar på så kort tid för svenska bilister:

– Nej, det är en enorm omställning för många bilägare. Men det beror i grunden på elbilar.

Hur menar du?

– Alla politiker hänger upp sitt hopp på elbilar och ska beskatta de andra bilarna till döds. Så utan elbilen hade vi kanske inte sett de här senaste politiska besluten.

– Politikerna vill ju att alla svenskar ska köra elbil nu. Men att det är orealistiskt för de flesta av oss bryr sig politikerna inte om.

Collin hävdar att de som har köpt – eller snart ska köpa – en elbil eller hybrid står med ”svarte Petter” när de ska sälja bilarna.

– Just nu är det en bra affär med tanke på bonus-malus, men om man i framtiden ska sälja sin elbil privat så kommer man att göra en stor förlust. Precis så som det var med etanolbilarna när de kom, de blev i princip osäljbara.

– Jag varnade för etanolbilarna på den tiden och fick rätt. Jag kommer få rätt om elbilar också.

Robert Collin befinner sig för närvarande i sitt hus ”nära södra lapplandsgränsen”. Här har folk fem mil till närmaste samhälle med en vårdcentral och matbutik. Och tio mil till större samhälle där sjukhuset finns.

– Ska de köpa en elbil? Nej, de har inte pengarna och når inte heller fram på en laddning när det är 35 grader kallt på vintern, säger Collin.

– Här kör folk gamla Volvo 240 och 745 och de är i fint skick. Det är bilar som är värda 10000–12000 kr och det är vad de flesta har råd med.

Collin menar att på landsbygden är en gammal bensin- eller dieselbil det enda fungerande alternativet:

– Bilen har man för att komma fram. Det gör man inte med en elbil för 400 000 kronor för den har slut på strömmen innan man är framme.

– Och kollektivtrafik? Det är tre bussar om dagen, så hur ska man passa in de turerna med sjukhusbesöket?

– Annie Lööf var ju så otroligt nöjd att hon sänkt skatten till glesbygdsborna med 137 kr, men sen slår hon oss i huvudet med en prishöjning på diesel. Det är glesbygdsborna som kör de längsta sträckorna och som dieseln kostar mest för.

Om man funderar på att köpa en bil de kommande månaderna, vad ska man satsa på?

– Köp en begagnad bil, helt klart. Men se till att bilen har en modern miljöklassning, gärna Euro 6 som man nog kan köra väldigt länge på. Det som var miljödiesel för två år sen är plötsligt förbjudet att köra i Stockholm – och jättedyrt.

Du verkar inte ha särskilt höga tankar om svenska politiker?

– Det är ju bara plakatpolitik hela tiden. När politiker så tydligt tar ställning mot bilar så trodde man ju att de skulle satsa på järnväg och kollektivtrafik, men det har ju inte skett.

– Och Miljöpartiets idé är att förtäta städerna så att alla ska ta cykeln till jobbet. Det är tydligen så vi svenskar ska rädda världen.

Fakta – alla nyheter som påverkar bilister

Höjt pris på bensin- och diesel

Genomförs 1 januari 2020. Höjningen blir 15 öre per liter på bensin och 10,25 öre på diesel.

Nya reseavdraget

Omkring 200 000 svenskar kommer att förlora sitt reseavdrag för bilpendling – de flesta andra får sänkt avdrag.

Läs här: Så blir nya reseavdraget

Fartgränser sänks från 90/100 till 80 km/h

Trafikverket vill sänka hastigheten från 90 och 100 till 80 km/h på hundratals mil av vägar i hela Sverige. Samtidigt kommer beskedet att 1000 nya fartkameror ska sättas upp för att övervaka de sänkta fartgränserna.

Det definitiva beslutet tas i oktober i år.

WLTP-skatten

Fordonsskatterna chockhöjs för malusbilar nästa år. Men gränsen för att få klimatobonus höjs. Målet är att få fler att köpa el- och hybridbilar.

Till exempel får Sveriges mest sålda bil Volvo V60 D4 sin skatt höjd från 5000 kr till 7398 kr, en ökning med nästan 50 procent.

Läs här: Så blir skattechocken på nya bilar

WLTP-skatt på husbilar

Det blir nu krav på att nya husbilar ska vara testade med en ny metod för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, ett så kallat WLTP-värde. Reglerna trädde i kraft den 1 september och innebär att husbilens WLTP-värde kommer att ligga till grund för beskattning. Husbilar som redan är registrerade påverkas inte av de nya reglerna.

Konkret betyder Transportstyrelsens besked att skatten på en ny husbil kan bli cirka 28 000 kr om året de tre första åren.

Miljözoner

Stadsfullmäktige i Stockholm klubbade igenom miljözonerna på sitt möte 2 september. Sedan skärps zonerna 2022 och Euro 5 blir lägsta tillåtna nivå. Ungefär 4 av 10 bilar stängs ute nästa år.

Läs här: bilarna som förbjuds i Stockholm nästa år

Relaterade artiklar



"Hybridbilar bara spel för galleriet"



"Folk med laddbilar är lättkränkta"



"BMW har mer problem än vad ägarna anar"



Collin: "Ekonomiskt självmord av Volvo"

auto motor & sport

3. Svidande kritik mot Frankfurtsalongen: "Ett enormt misslyckande"

Av Erik Söderholm Publicerad 2019-09-12, 15:02

Den stora bilsalongen i Frankfurt har länge varit en av bilbranschens stora höjdpunkter, med mängder av nyheter. Men så är det inte längre.



Tidigare Opelchefen Karl-Thomas Neumann riktar hård kritik mot IAA-mässan i Frankfurt.

Flera stora biltillverkare har trappat ned satsningarna på bilmässor eftersom de kostar enorma summor samtidigt som konkurrensen med andra märken är stenhård. Ett av bilmärkena som skippar Frankfurtsalongen är Volvo, som istället satsar på egna event utan risk för konkurrens. Andra bilmärken satsar också på att delta vid teknikmässor istället, som CES i Las Vegas.

Frankfurtsalongen har dessutom fått hård kritik från miljöhåll och vid årets upplaga trappades säkerheten upp för att minska risken för demonstrationer och andra aktioner.

En av höjdarna i bilbranschen som inte är nöjd med årets upplaga är Karl-Thomas Neumann, tidigare chef på Volkswagen och för Opel.

"Det är uppenbart så låt oss säga det uttryckligen: IAA 2019 är ett enormt misslyckande. Det är bara en sorglig skugga av vad det brukade vara. Det blir ingen IAA 2021, så är det bara", skriver han på Twitter.

Eftersom så många biltillverkare väljer att inte vara med är bilmässan inte representabel för hela bilindustrin, enligt honom.

Även auto motor & sports chefredaktör Alrik Söderlind hade lätt att hitta tomma utrymmen på IAA-mässan, något han uppmärksammade på Instagram.

"32 färre företag på plats – mässområdet är inte ens halvfyllt. Men flera kinesiska företag trots att de inte säljer bilar i Europa. Mindre att se på än på Genèvesalongen! Det smakar Detroit 2009. Vore trist!", skriver han.



Säkerheten höjdes inför årets Frankfurtsalong.
Bland annat genomsöktes Volkswagens nya elbil med bombhund inför presentationen.



Säkerheten skärps inför bilsalongen – varnar för upplopp



6 bilder som visar hur gigantiskt viktig bilsalongen i Frankfurt är



Bilindustrin överger bilsalongerna – många avhopp från Paris och Detroit



Volvo drar ned antalet bilsalonger dramatiskt

4. Volkswagen anklagas för fusk även i nya dieselmotorn

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-12, 16:11

Men Volkswagen nekar till anklagelserna.



Volkswagen beskylls för att ha installerat fuskmjukvara även i den modernare dieselmotorn EA288, efterföljaren till "dieselgatemotorn".

En tysk tv-kanal har gått igenom läckta dokument som ska visa att även EA288-motorn har haft en särskild mjukvara som känner av om bilen befinner sig i "testläge" i en körcykel för att mäta förbrukning och utsläpp. Då kan motorn anpassa sig för att tillfälligt visa bättre siffror.

Läs också: Efter dieselgate: 40.000 bilar fortfarande utan åtgärd

Om hjulen snurrar men ratten inte används ska motorn reglera inblandningen av AdBlue som sänker kväveoxidutsläppen.
Dieselmotorn klarar officiellt Euro 6-utsläppsreglerna och finns i bland annat Volkswagen Golf, Tiguan och Passat samt hos Audi, Skoda och Seat.

Volkswagen förnekar anklagelserna och vill inte vidare kommentera uppgifterna i dokumenten. En talesperson säger dock att EA288-motorn inte har någon mjukvara för att känna av om bilen är i testläge.

Svidande kritik mot Transportstyrelsen efter Dieselgate

Volkswagen har parkerat 300.000 bilar från dieselgate i USA

RECHARGE

5. Polestarchef erkänner: Tesla är långt före alla andra

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-11, 12:50

...och kallar nya elbilens acceleration för "medelmåttig".



Nästa år sätter Volvo igång produktionen av elbilen Polestar 2 – den andra modellen från prestandasyskonet Polestar. Först ut var en prestandacoupé med laddhybridteknik, vilket nog gav vissa huvudvärk eftersom Polestar ju skulle bli ett eldrivet bilmärke.

Vid lanseringen får Polestar 2 ett batteripaket på 78 kWh och en räckvidd på 50 mil enligt WLTP-körcykeln. Polestar har flera gånger upprepat att modellen är en direkt konkurrent till Tesla Model 3, men Long Range-versionen av den klarar 61 mil trots mindre batteripaket.

Nu erkänner Polestars utvecklingschef i Storbritannien, Ian Collins, att Tesla ligger långt före alla andra när det gäller energieffektivitet och låg förbrukning.

"Tesla har varit aktiva med att utveckla egen teknologi, särskilt med tanke på energieffektivtet. Där ligger de långt före alla andra", säger han till sajten TU.no, och fortsätter:

"Det är ett område där vi måste fortsätta jobba hårdare för att ta igen."

Han säger också att han skulle kunna peka på några svagheter med Tesla som Polestar ska lösa med sin elbil, men säger sedan att "det vill jag inte göra". Däremot nämner han att alla ska få ordentligt med plats i Polestar 2, även i baksätet – något som eventuellt kan uppfattas som en hint om att han tycker Teslas baksäte är för trångt.

Ian Collins säger även att han respekterar Tesla som konkurrent, och sedan gör han något extremt ovanligt: Han säger att de 4,7 sekunder som Polestar 2 behöver för att accelerera till 100 km/h egentligen är "ganska medelmåttigt" för att vara en sportig elbil, men att "vi jobbar även med ännu snabbare bilar".

Polestarchefen: ”Fantastiskt att vi i Sverige vågat starta ett nytt elbilsmärke”

NyTeknik

6. Rapport: Tesla spöar de tyska biltillverkarna

2019-09-12 09:50

John Edgren

Enligt CAM har Tesla störst innovationskraft. VW kämpar sig mot toppen, men Daimler och BMW befinner sig långt bakom kineserna.



Som en del i sin Electromobility Report 2019 har tyska Center of Automotive Management släppt en analys kring de globala biltillverkarnas innovationskraft. Rapporten tittar på 212 innovationer inom mobilitet hos 30 biltillverkare över de senaste fem åren.

För perioden 2014-2018 har Tesla hållit en stark ledarställning. Toppbetygen kring innovationskraft beror till stor del på bolagets versioner med lång räckvidd, samt det faktum att de hunnit lansera trion Model S, X och 3 under mätperioden.

Efter Tesla kommer de kinesiska tillverkarna BYD och BAIC. Volkswagen låg tidigare på plats 11, men nu har koncernen seglat förbi både Hyundai och Renault inom e-mobilitet och säkrat en fjärdeplats efter ledartrion.

Läs mer: Elon Musk: Teslas pickup är försenad

Det är också första gången som VW ges omdömet ”high performer” i CAM:s utvärdering. Volkswagen Groups största innovation under perioden är Audi E-tron, men om Porsches elbil Taycan inte hade hamnat utanför mätningen så hade positionen kanske sett annorlunda ut.

Hyundai får ett högt betyg för förra årets lansering av Kona, en modell som kombinerar ett lågt inköpspris med en räckvidd på cirka 45 mil. Renault har den elbil som säljer mest i Europa, även om Zoe inte plockade några innovationspoäng 2018. Också Nissan placerar sig högt med sin elbil Leaf.

Men för de övriga tyska premiumtillverkarna ser det inte så bra ut. Daimler och BMW ligger på plats 14 respektive 15. Placerade ovanför dem finns kinesiska bolag som Dongfeng och Great Wall, samt indiska Tata. Det ska dock sägas att Daimlers elbil EQC lanserades mot slutet av 2018 och därmed faller utanför CAM:s värdering kring elfordon.

Läs mer: Lamborghinis första hybrid någonsin presenterad

Under mätperioden åstadkom BMW bara en uppgradering av sin I3-modell till ett batteripack på 42,2 kWh. Rapporten pekar på att tillverkarens elektrifiering utöver I3-modellen har varit riktad mot plug in-hybrider, ett område där BMW har tagit täten. CAM varnar dock tillverkare och politiker för att överskatta vikten av plug in-hybrider, detta då bilarnas verkliga koldioxidutsläpp skiljer sig markant från resultaten i testbänk.

”Plug in-hybrider är bara miljö- och klimatvänliga om användarna har rätt körmönster med få långa transporter och laddar regelbundet. Eftersom det i dagsläget knappt finns några riktiga klimatfördelar så kan heller inte det rådande fördelaktiga skatteläget rättfärdigas”, säger Stefan Bratzel på CAM till Electrive.

För 2019 förutspår CAM att Tesla behåller sin ledning som den tillverkaren av rena elbilar med störst innovationskraft. Bland annat med uppdateringar av motorerna i Model S och Model X, samt deras V3-Supercharger.

Analytikerna räknar med att Volkswagen Group kommer avancera genom fältet, inte minst på grund av Porsche Taycan, men även Skoda Citigo e IV och Seat Mii Electric. 2020 kommer ID.3 tillgodoräknas vilket lär flytta fram positionerna ytterligare. Experterna tror också att PSA, Daimler och BMW kommer att börja röra sig uppåt.

I botten på CAM:s lista ligger de japanska tillverkarna: Toyota, Mazda, Mitsubishi, Honda, Subaru och Suzuki – men även Ford och Fiat-Chrysler. Bolagen har haft få eller inga rena elfordon i sin modellpalett.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR

Elon Musk: Teslas pickup är försenad

Rosberg vill hjälpa Tesla mot Porsche

Lamborghinis första hybrid någonsin presenterad

NyTeknik

7. Bilchefen om Greta-effekten: ”Vi är också människor”

Johan Kristensson

2019-09-12 07:29

Den europeiska bilbranschen pressas från många håll, inte minst från klimatvänner. Den rörelse Greta Thunberg grundat blev till och med diskussionsämne under Aceas presskonferens på Frankfurtsalongen.



European Automotive Manufacturers Association, Acea, samlar de flesta europeiska biltillverkarna och har en viktig roll när nya gränsvärden för utsläpp från personbilar och tunga fordon ska förhandlas fram i EU. I styrelsen sitter branschtoppar som Ola Källenius, vd Daimler, Håkan Samuelsson, vd Volvo Cars och Herbert Diess, vd Volkswagen. Ordförande är Carlos Tavares, vd för PSA.

Under organisationens presskonferens vid Frankfurtsalongen IAA betonade Tavares att branschen nu håller på att genomföra en viktig åtgärd: Att erbjuda fordon som inte genererar några utsläpp vid drift.

– Det är ett faktum som enkelt kan kontrolleras hos bilhandlarna. Vi vill nu föreslå att vi också börjar vårda friheten till mobilitet (översatt från "freedom of mobility", reds anm.), något som är fundamentalt för vår demokrati och vår region, sa han.

Förlorar bilbranschen diskussionen?

På frågan från en journalist om han kände att industrin var på väg att förlora diskussionen, inte minst gentemot organisationer som Greta Thunbergs Fridays for Future, det vill säga ungdomar som är oroliga inför en framtid med tilltagande klimatförändringar, svarade han:

– Som vi vet är den hållbara mobiliteten en komplicerad fråga. Att bara sälja en enhet som inte genererar utsläpp under färd betyder det inte att du har löst problemet som människor protesterar emot, sa han.

Läs mer: Elbilar kan skaka om arbetsmarknaden inom EU

Carlos Tavares huvudpoäng var att Acea och de företag organisationen representerar inte kan nöja sig med att erbjuda det han kallade för "nollutsläppsenheter för mobilitet", alltså till exempel elbilar, utan måste inta ett helhetsperspektiv.

– Bilarna är på väg i den takt de kan tillverkas. Nästa steg handlar om att möjliggöra en mobilitet som människor har råd med, hur man får det att fungera för de flesta människor, sa han och syftade bland annat på utbyggnaden av laddinfrastruktur och priset på fordonen.

Mot slutet av frågestunden fick han en fråga som egentligen handlade om ifall han kunde tänka sig att verka för en förändring av körcykeln WLTP, som ligger till grund för bilarnas officiella utsläppssiffror, så att laddhybrider får olika värden beroende på om de körs på el eller inte. Han svarade att Acea inte principiellt är emot det men betonade att det var en fråga för myndigheterna att besluta om.

Oväntad utläggning: Vi är också människor

Därefter gled han över i en mer oväntad utläggning om att alla inblandade hade tjänat på att ge varandra lite mer uppskattning för det som faktiskt genomförts. Han syftade främst på den nya körcykeln WLTP som åtminstone är mindre verklighetsfrånvänd än föregångaren NEDC. Men tycktes inte kunna låta bli att fortsätta:

– Vi är människor precis som ni och har barn precis som ni. I mitt fall har jag även ett barnbarn. Vi är helt och hållet inställda på att fixa problemet. Men då måste motparten vara inställd på att lyssna och inse att vi är lika inställda på att fixa problemet som ni är. Men det är svårt eftersom vårt samhälle är så fragmenterat. Vi ger inte alltid varandra tillräckligt med beröm för viljan att lösa det här. Utan den generositeten triggar man inte alltid bästa möjliga attityd, sa han.

– Ju större erkännande jag ger dig för dina ambitioner, och vice verca, desto snabbare löser vi det här, fortsatte han.



Johan Kristensson

auto motor & sport

8. Mercedeschefens kärleksförklaring till dieselmotorn

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-11, 07:14

Efter skandalen – nu ökar försäljningen.



Ola Källenius visade inte bara upp eldrivna lyxbilen EQS på Frankfurtsalongen. Han hyllade också modern dieselteknik och berättade att dieselförsäljningen ökar hos Mercedes.

Dieselbilarna är inte alls lika populära bland de svenska nybilsköparna som för bara några år sedan. Men minskningen efter dieselskandalen har planat ut, och ute i Europa tycker sig svenske Mercedeschefen Ola Källenius se en liten ökning av dieselförsäljningen.

Dieselbilarna är alltså långt ifrån dödförklarade, enligt honom. Hos Mercedes har dieselförsäljningen ökat de senaste månaderna, skriver Autocar.

"Sanningen är att i de flesta situationer har dieselbilar en ekonomisk fördel på 15–20 procent, och i många situationer också lägre kväveoxidutsläpp än de är certifierade med. Det finns idag ingen rationell anledning att inte köpa en om din körprofil passar när dieselmotorn är bäst", sa Ola Källenius på Frankfurtsalongen under måndagen.

Han sammanfattar läget så här: **"När det gäller** dieselns framtid är jag försiktigt optimistisk."

Även om Mercedes visar upp flera laddbara nyheter på bilsalongen i Frankfurt har dieselmodellerna fortfarande ett starkt fäste i modellprogrammet. I Mercedesmontern står bland annat nya eldrivna lyxbilen EQS och laddbara varianter av A-klass, B-klass, C-klass, E-klass samt suvarna GLC och GLE. Flera av dem har dieselmotor.

Mercedes fyrcylindriga dieselmotor som bland annat sitter i C-klass och E-klass har båda fått bra resultat när det gäller utsläpp av kväveoxider, men tidigare har Mercedes tvingats betala böter för och uppdatera smutsiga dieselmotorer.

Skillnaderna mellan olika märken är dessutom enorma – vi har flera gånger skrivit om hur dieselutsläppen i vissa modeller kan ligga hundratals procent över det tillåtna värdet, särskilt i kallt väder.

RECHARGE

9. BMW har inte gett upp bränslecellsbilarna – visar vätgasdriven X5

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-11, 09:35

BMW har visat upp en vätgasdriven version av storsuven X5 på Frankfurtsalongen.



BMW har utvecklat vätgasbilar med bränsleceller i många år men hittills har ingen modell börjat säljas. Även Mercedes och Audi är i startgroparna för att lansera vätgasbilar på allvar och därför är det inte så konstigt att även BMW vill visa vad som är på gång.

Den nya vätgasvuven har det klatschiga namnet BMW i Hydrogen Next. Modellen är ett exempel på hur BMW inte enbart tror på batterielbilar som framtidens lösning, utan att flera olika tekniker kommer erbjudas samtidigt.



Nästa generation bränslecell

Den vätgasdrivna versionen av BMW X5 ska få nästa generations bränslecellsdrivsystem men någon publik försäljningsstart verkar inte vara på gång förrän 2025.

"Men tiden för lansering beror på marknadens efterfrågan och andra övergripande faktorer", ursäktar sig BMW, som heller inte avslöjar några tekniska detaljer om vätgas-X5:an ännu.

Vätgasförespråkarna hävdar ofta att bilarna går snabbare att tanka än att ladda en elbil, att tekniken bara ger vattenånga som utsläpp och att förnybar energi kan användas för att framställa vätgasen. BMW berättar också att vätgastekniken inte är lika känslig för kalla temperaturer som batterielbilar, där räckvidden ofta blir kortare på vintern.

Kritikerna hävdar istället att tekniken är ineffektiv och onödig. I Sverige finns dessutom försvinnande få vätgasmackar men i Tyskland är läget bättre.



"Ju fler elbilar, desto fler problem – med vätgas är det tvärt om"



Cheferna övertygade: Fiasko för batterielbilar – och Tesla är frånkörda



Erik Söderholm

10. Audi drar i handbromsen – rensar bland modellerna

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-11, 17:54

Och ännu fler versioner kommer försvinna framöver, lovar Audichefen.



Den nya och hårdare WLTP-körcykeln som används för att mäta utsläppen och förbrukningen i nya bilar blev en riktig kalldusch för många i bilbranschen.

Det gäller inte minst hos Audi, som tidigare haft ett enormt invecklat system av olika modeller, motorer, versioner, växellådor och tillvalspaket. Komplexiteten kostar pengar och tid.

Därför ska Audi nu förenkla modellprogrammet ordentligt. Över en fjärdedel av de olika versionerna försvinner för att spara pengar. Och enligt Audichefen Bram Schot ska ännu fler varianter försvinna – han vill minska komplexiteten med hela 47 procent jämfört med 2018.

"Vi tror det är det nya 'premium'. Det är 'förenklad premium'", säger han till Autocar.

Se listan: Här är Audimodellerna som säljer bäst och sämst

Hård press

De tyska biltillverkarna har tidigare varit mästare på att erbjuda olika komplicerade kombinationer av modellversioner av tillval för att varje kund ska kunna skräddarsy exakt rätt bil. Inte minst Porsche kan ta skrattretande bra betalt för tillval.

Men nu är bilbranschen under hård press, både från uppstickare som Tesla med betydligt enklare beställningsprocess och från WLTP-certifieringen som ska göras för varje version med olika utrustning.

Att minska ned antalet kombinationer är dock inte så enkelt. I bilbranschen pratas det om "take rate", som helt enkelt beskriver hur många kunder som väljer en viss version eller ett visst tillval. Globalt sett kan en version ha en "take rate" på en eller två procent, men i ett visst land kan den siffran vara 70 procent.

"Det är väldigt svåra beslut. Men vi har gjort det, och vi har minskat med 27 procent, så det är enormt", säger Bram Schot.

Bara i år har Audi meddelat att både A3 Cabriolet och ikoniska TT ska läggas ned.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Zoe ynglar av sig – två nya elbilar från Renault

Peter Klemensberger 12 september 2019

Långköraren Renault Zoe får sällskap av två nya elbilsmodeller inom en snar framtid. En mindre modell och en större.



I juni presenterades nya Renault Zoe, en bil som inom en 18-månadersperiod får sällskap av ytterligare två eldrivna modeller, rapporterar Autocar. Först på tur står småbilen Twingo.

Att elkonvertera Twingo blir inte svårt. Modellen, med motorn bak, plockades fram i samarbete med Smart och finns som Forfour med eldrift. Ja, endast med eldrift faktiskt efter den senaste uppdateringen som presenterades under Frankfurtsalongen.

Märkets produktplanerare Ali Kassai säger att konverteringen av Twingo egentligen redan skulle ha varit i gång om man inte stött på problem rörande infrastruktur.

Efter eldrivna Twingo följer en större modell, enligt Ali Kassai utan att precisera närmare. Bilen ska ha längre räckvidd än Zoe då den riktar sig kunder som även kör utanför stadskärnor. Nya Zoe har en räckvidd på 39 mil i WLTP-cykeln.

LÄS MER: Allt om Renault Zoe

Renault är inte så petiga med sin elbilsflora, fokuset ligger på märket. Man behöver inte utveckla en ny bil för eldrift om en befintlig modell med förbränningsmotor kan elkonverteras, menar Ali Kassai.

Tidigare i år täckte Renault av elbilen City K-ZE (bilden ovan) för den kinesiska marknaden. En bil som ska ha ”global standard” men om den verkligen kommer till Europa återstår att se.



Senaste Twingo visades upp 2014 men modellnamnet lanserades redan 1992.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Volkswagen ID.3 i R-prestandautförande på gång

Peter Klemensberger 12 september 2019

Volkswagen ID.3 kommer liksom populära modellen Golf i prestandaversion. Men det dröjer fem år.



FILM*: *https://delivery.youplay.se/r/0DE2F

Bokstaven R är i Volkswagensammanhang synonymt med extra kraft och nu har märkets försäljningschef Jurgen Stackmann bekräftat att nylanserade elbilen ID.3 kommer i sådant utförandet – men det dröjer.

Innan dess måste man definiera hur bokstaven R ska fungera tillsammans med eldrift, men att prestanda-alternativet blir kvar är definitivt och att det blir elektrisk är helt logiskt. Första elektrifierade modellen med R-emblem blir dock Touareg som laddhybrid.

LÄS MER: Golf GTI blir ingen hybrid

ID.3 kommer redan från start med GTI-lika accelerationssiffror (även om man inte har offentliggjort några sådana data än) men med höjd effekt kortas per automatik räckvidden. Det är nötter som måste knäckas men Volkswagen räknar med att kunna presentera en prestandaversion av ID.3 inom fem år.

Utvecklingschefen Frank Welsch säger att en sådan har hög prioritet men att före i kön ligger andra ID-modeller, nya Golf och Tiguan.

– Folk gillar prestanda och jag är säker på att de kommer att gilla det även i ID-bilar, säger Frank Welsch.

GALLERI
Volkswagen ID.3 1st 2020
73 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Jaguar fortsätter med sedaner och sportbilar

Peter Klemensberger 12 september 2019

Nya suvar och crossovermodeller svämmar över marknaden men Jaguar ska fortsatt tillverka sedaner och sportbilar. De kommer dock att ha utmanande former och nästa år kommer nya XJ med eldrift.



Trots rådande suv- och crossovertrend ska Jaguar fortsätta att leverera sportbilar och sedaner. Det bekräftade Jaguar Land Rovers nytillträdde designchef Julian Thomson under den pågående Frankfurtsalongen.

Jaguar har satsat hårt på suv-segmenete med modeller som E-Pace, F-Pace och eldrivna I-Pace men sedanerna XJ, XE och XF ska få uppföljare. Bilarna kommer inte ha traditionella former – tvärtom. Det är mer utmanande att bygga bilar som står ut, Jaguar ska vara annorlunda och nyskapande, menar Julian Thomson.

Nya XJ ska presenteras 2020 och blir eldriven och en första så kallad teaserbild ser du ovan. Eldriften till trots ska modellen fortsätta att sättas samman i Castle Bromwich och inte i Österrikiska Graz som bygger I-Pace. Senaste generationen XJ, lanserad 2009, gick ur produktion den 5 juli i år och var då märkets minst säljande modell. Sista tiden såldes den enbart med dieselmotor.

Jaguar F-Type kommer snart i uppdaterad form, vår spionfotograf har fångat bilen under test på Nürburgring, men modellen kommer även den att leva vidare och komma i en ny generation.

– Världen styr inte bara mot suvar, vi behöver ”vanliga” bilar. Jag tror på det, säger Julian Thomson till Autocar.





Uppdaterade F-Type på tyska Nürburgring i juli 2019.

Peter Klemensberger

RECHARGE

14. Byton M-Byte är nya elsuven med enorm skärm och hyfsad prislapp

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-09-12, 19:09

Ska börja säljas i Europa – räckvidd på upp till 46 mil.



I flera år har kinesiska biltillverkare ställt ut nyheter på bilsalongen i Frankfurt, men det är sällan modellerna börjar säljas i Europa. Nu ska det bli ändring.

Kinesiska Byton är ett uppstickarmärke som lanserades så sent som 2017. Bakom företaget finns tidigare chefer på BMW och Nissan och märket ska enbart fokusera på elbilar. Redan nu visas alltså en i princip produktionsklar elsuv upp.

Det handlar om Byton M-Byte, en rymlig familjebil i ungefär samma storleksklass som Audi e-tron. Byton M-Byte har bak- eller fyrhjulsdrift och en effekt på mellan 272 och 408 hästkrafter. 0–100 km/h går på 5,5 eller 7,5 sekunder beroende på version.

Instegsmodellen får ett 72 kWh-batteri med en räckvidd på 36 mil (enligt WLTP-körcykeln) medan toppversionen har 95 kWh och klarar 46 mil. Batteriet ska kunna snabbladdas med 150 kW.

Det är interiören som väcker mest uppmärksamhet och det beror på den enorma bredbildsskärmen som mäter hela 48 tum. Den innefattar både infotainmentsystem och digitala instrument framför föraren. Dessutom får föraren en egen liten skärm inuti ratten och det finns även en mindre skärm mellan de främre stolarna.

I Kina ska försäljningen börja under mitten av 2020. Europeiska köpare får vänta till början av 2021. Några priser är inte officiella men Byton siktar på ett instegspris för den enklaste modellen på 45.000 euro före skatt. Räknar vi om det och lägger på svensk moms hamnar priset på 600.000 kronor före elbilspremien.

Det är i så fall omkring 100.000 kronor billigare än den nya instegsversionen av Audi e-tron som klarar 30 mil på en laddning.


M-BYTE


Frozen Egg



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

15. Nya Toyota RAV4 underkänd i älgtestet – uppvisar farligt beteende

Linus Pröjtz 12 september 2019

I höstens stora suvtest visar nya Toyota RAV4 upp många positiva sidor. När säkerheten sätts på prov i älgtestet visar RAV4 däremot upp en helt annan sida. Beteendet i undanmanöverprovet är så pass farligt att vi, till dess att Toyota åtgärdat felet, avråder från köp av bilen.



***FILM**: https://delivery.youplay.se/r/21B1A*

Första gången denna vita Toyota RAV4 med registreringsnummer PEG 23L kördes i test var i Teknikens Värld nummer 11/2019. Redan då såg vi ett klart undermåligt presterande genom älgtestet, där maxhastigheten blev underkända 68 km/h. Beteendet var riktigt dåligt med kraftiga sladdtendenser och väldigt sent ingrepp från antisladdsystemet.

Detta var i början av vårsäsongen och vi visste att vi skulle återkomma till modellen under året. Begreppet SUV är på allas läppar, Toyota är världens största biltillverkare och nu är det dags igen. Faktiskt med exakt samma exemplar som vid förra testet. Och beteendet upprepar sig, dock med en negativ underton. Huruvida det beror på högre temperatur (nu plus 23 grader Celsius mot cirka 10 plusgrader förra gången) och förmodat bättre grepp vet vi inte, men vi ser oroväckande tendenser.

Toyota RAV4 har snabba framvagnsreaktioner när vi svänger vänster in i banan. När vi lägger om till höger hugger det i och bilen går upp på två hjul. Men beteendet varierar. Ibland går den upp på två hjul med extrema reaktioner inklusive svåra sladdtendenser, andra gånger vaggar bilen i sidled genom älgtestet och lyckas, mitt i detta svårtyglade beteende, att släppa på de värsta krafterna och undvika att den går upp på två hjul. Men i samband med detta blir bilen sladdbenägen.



Den blå referensbilen har samma specifikationer som den vita bilen, och beter sig lika dåligt. Efter mycket möda och stort besvär lyckas vi klara 68 km/h vilket inte är inte godkänt. Exempelvis Kia Sorento klarar 78 km/h med ett tryggt och lättkört beteende i älgtestet.

Efter mycket möda och stort besvär lyckas vi klara 68 km/h – vilket i sig är underkänt. Så vi hämtar ytterligare en Toyota RAV4 Hybrid AWD-i, denna gång en blå. Vi lastar den till maxlast enligt specifikation och höjer ringtrycket enligt tillverkarens rekommendationer. Sedan kör vi – och får fram exakt samma resultat. Vi byter förare. Samma resultat. Vilket summerar det hela – världens största biltillverkare Toyota har ännu en gång släppt ut en produkt på marknaden som inte klarar av att prestera ett säkert beteende genom älgtestet.

Teknikens Världs frågor till Toyota

- Toyota RAV4 underpresterar i älgtestet och går upp på två hjul i 68 km/h. Hur kan ett så dåligt beteende släppas igenom hos Toyota igen?
- Varför prioriterar inte Toyota ett säkert beteende i en undanmanöver?
- Har några interna rutiner hos Toyota förändrats efter att Toyota Hilux misslyckanden i älgtestet uppdagades 2007 och 2016?

Toyotas svar



Erik Gustafsson, PR- och kommunikationschef Toyota Sverige.

"Inom Toyota är säkerheten för våra kunder av högsta prioritet, och för att säkerställa deras säkerhet genomför vi strikta säkerhetstester under utvecklingen av våra produkter.

Våra interna tester motsvarar de globala standarderna för hindersväjning fullt ut och sedan 2016 har vi uppdaterat våra processer för att de också ska motsvara testförfarandet som används av Teknikens Värld. Under utvecklingsfasen av RAV4 har bilen klarat samtliga interna tester, inklusive ISO 3888-2 och älgtestet motsvarande Teknikens Världs.

Vi garanterar att alla Toyota-kunder kan känna sig trygga med säkerheten i deras bilar."



2016 gick det så här för Toyota Hilux
och filmen från testet har visats över 15 miljoner gånger.

Dessvärre inte första gången för Toyota

Toyotas oroväckande trend genom älgtestet kan vi härleda tillbaka till 2007, närmare bestämt till testet av Hilux-modellen i Teknikens Värld nummer 23/2007. På den tiden saknade pickup-modellen antisladdsystem och den silverfärgade bilen gick upp på två hjul och var nära att slå runt redan vid låga 57 km/h.

Toyota dissekerade det inträffade, vilket snart innebar säljstopp för bilar extrautrustade med 16-tumshjul vars bredare däck gav för mycket grepp. En vettig reaktion kan tyckas, men den viktigaste frågan lämnades obesvarad – varför nådde bilen marknaden med de här egenskaperna överhuvudtaget?

Historien om Toyotas problem i våra älgtest börjar i Teknikens Värld nummer 23/2007 där Hilux är väldigt nära att slå runt.

Nio år senare hade det blivit dags för generationsskifte för Toyota Hilux och hösten 2016, närmare bestämt i nummer 24/2016, testas den nya flakbilen mot konkurrenterna. Så även genom älgtestet, där den röda bilen går upp på två hjul och är på väg att välta.

Testbilen var standardutrustad med antisladdsystem och extrautrustad med bredare 18-tumshjul, men varför skulle det innebära vältbenägenhet? Återigen blir det aldrig något svar på varför bilen överhuvudtaget nådde marknaden med de här egenskaperna.

Sedan följer dels negativa och dels positiva saker. Det negativa är att delar av Toyotas svenska återförsäljarnät sprider felaktig information och rena lögner om vad som hade inträffat samt hur Toyota centralt agerade rörande eventuell uppdatering av modellen. Vi tog del av ryktena och bestämde oss för att ringa runt inkognito för att få höra själva. Det som mötte oss var just lögner och felaktig information. "Beteendet var inget att oroa sig för och välttendenserna var redan åtgärdade" fick vi reda på – trots att modellen fortfarande var vältbenägen och att Toyota dittills inte hade gjort något åt den.



TEST ➤ Ford Ranger | Isuzu D-Max | Mazda BT-50 | Mitsubishi L200 | Nissan Navara | Toyota Hilux

EXTRA

EXTRA

LIVSFARLIGT TOYOTA!

NISSAN 61 km/h

FORD 54 km/h

ISUZU 55 km/h

MAZDA 54 km/h

MITSUBISHI 57km/h

Teknikens Värld utför det så kallade älgtestet med alla bilar tidningen testar. Några få undantag kan ske när vintern är som värst och då brukar vi ta ut bilarna igen – när vädret är drägligare. Detta älgtest är väldigt avslöjande om hur bilens chassi är konstruerat. Om hur hjulupphängningar och styrning fungerar i en extrem situation. I moderna personbilar finns nästan utan undantag aktivt antisladdsystem (ESP). Ett system som anses vara mycket effektivt för att få ner olyckstalen.

Bara en av de testade pickuperna har aktivt antisladdsystem och det är Mitsubishi L200. Alla bilarna lastar mycket och har hög tyngdpunkt. Kan alltså välta betydligt lättare än en lågbyggd bil. Ett rätt kalibrerat antisladdsystem känner av om något hjul tappar fäste och reagerar blixtsnabbt genom att bromsa ett eller flera hjul och/eller strypa motoreffekten. Det kväver en begynnade sladd redan i sin linda. Tre av de testade pickuperna lastar över ett ton och visst var det med viss vånda vi styrde in i konbanan. Men i stället för att lyfta på något hjul så släpper bakhjulen greppet och bilen sladdar. Dessutom var krängningen ganska måttlig vilket kan tillskrivas styva hjulupphängningar. Så var det Hilux tur. 750 kg i vikt, rätt lufttryck i däcken. Ingångshastighet 50 km/h och Hilux kränger mer än de andra. I 55 km/h klarar vi fortfarande alla konor men bilen lutar kraftigt och sladdar i princip ingenting. Vi ökar till 57 km/h och det är nu fjädringen på vänstersidan går i botten och bilens högersida lämnar marken. Hade inte Ruben haft sinnesnärvaro att styra emot snabbt nog hade det blivit kullerbytta.

Enligt Toyota har testbilen "fel hjul", men hjul som ändå säljs i det dyraste utförandet av Hilux. En annan Hilux med vanligare 15-tumshjul ställs till förfogande och vi gör om testet, men på en annan bana. Därför kör vi även Hilux med de större 16-tumshjulen – först. Exakt samma visa igen fast asfalten är fuktig efter ett tidigare regn. Bilen sladdar nästan ingenting. Den bara tippar och går upp på två hjul.

Med 15-tumshjul går det bättre men känns inte säkert på minsta vis. Den sladdar ganska ordentligt samtidigt som den studsar. Vältning är inte långt borta. Hade banan varit helt torr är vi övertygade om en katastrof. Köp inte Hilux förrän den får ESP.

» Navigator och läderklädsel i all ära. Men var är antisladdsystemet? «

50 TEKNIKENS VÄRLD 23/2007

Ford Ranger | Isuzu D-Max | Mazda BT-50 | Mitsubishi L200 | Nissan Navara | Toyota Hilux ◄ TEST

TOYOTA 57 km/h

Historien om Toyotas problem i våra älgtest börjar i Teknikens Värld nummer 23/2007 där Hilux är väldigt nära att slå runt.



Sju månader senare bjöd Toyota oss till testområdet IDIADA utanför Barcelona för att presentera åtgärdspaketet för Hilux. Välttendenserna är nu helt borta.

Det positiva var att Toyota faktiskt tog fram ett åtgärdspaket som presenterades för oss och som vi fick testa sju månader efter första testet. Nu märktes ett betydligt bättre arbetande antisladdsystem och välttendenserna var helt borta för testade Double Cab. Men återigen, varför fick det här beteendet gå rakt igenom alla utvecklingsled, alla noggranna ingenjörer och Toyotas slutgodkännande för att uppdagas i Teknikens Världs älgtest? Det är lika beklämmande som att nya Toyota RAV4 presterar som den gör.

16. Begagnatguide: 5 populära kombidrömmar – här är ägarnas vinnare

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2018-11-20 06:22, uppdaterad 2019-01-16 11:36

På jakt efter en begagnad familjekombi med lyxkänsla? Då har du många alternativ att välja på. Men bara en modell vinner överlägset när ägarna själva får bestämma.



Det är egentligen bara ägarna som kan avgöra hur bra en bil är och hur totalupplevelsen är efter köpet. Delvis beror det på vilka förväntningar man har, ju dyrare bil desto högre brukar förväntningarna vara.

I vår begagnatdatabas har i skrivande stund svenska bilägare satt betyg på 48.615 bilar. Det här är en skatt av information som vi kan ösa ur och som prenumerant kan du studera betygen direkt på nätet.

Vårt senaste kombitest visar att det inte behöver vara så dyrt som du tror att välja en stor kombi. Men kalkylen blir förstås ännu smartare med en begagnad bil. Till det här testet har vi analyserat svaren och noterat vilka problem som ägarna av testbilarna har haft – minus givetvis nya Audi A6 som är för ny för att ha fått några ägarbetyg ännu.

Vi har dessutom jämfört med snittbilen av samma årsmodeller. I totalsumman har vi adderat alla betyg, förutom när det gäller andelen som har haft garantiärenden. Där har vi lagt till det värdet som vi får när vi tar andelen garantiärenden minus 100 – då får vi det den positiva värdet.

Har du inte satt betyg på din bil – gör det nu!

Resultatet av denna genomgång är att BMW har de mest nöjda ägarna, är bäst att köra och har minst antal garantiärenden. Landets två storsäljare, Volvo V90 och VW Passat klarar sig inte alls lika bra, tyvärr är driftkvaliteten inte lika hög som för exempelvis BMW.

Lägg märke till att det sammanlagda betyget för snittbilen varierar något, vilket beror på vilket årsintervall som är aktuellt (ska vara samma som den aktuella bilmodellen man jämför med).

Läs också: *Nya Audi A6 överraskar i första testet: Frånkörd av alla konkurrenter*
Läs också: *Diesel eller laddhybrid? Här är bästa valet som tjänstebil*



På sista plats: Storsäljaren med elfel
Volvo V90 2016–2018

Betyg	Volvo V90	Snittbilen
Körglädje	80,6	81,8
Ljudnivå	81,4	78,8
Totalekonomi	70,9	74,6
Bagageutrymme	78,9	77,6
Kvalitetskänsla	86,3	85,8
Problemfri	82,3	88,5
Service/verkstad	80,7	81,4
Göra om köpet	80,9	88,9
Haft garantiärenden	55 %	35 %
Garantinöjdhet	77,8	82,2
Totalt	**765**	**805**

Den billigaste V90-modellen vi hittar är en D3 som kostar 270.000 kronor för en 2017 års modell som gått 4.000 mil – det är faktiskt lite dyrare än en BMW 520d med samma mil och årsmodell. Volvos värde håller bra.

Tyvärr är elektronikproblemen mycket vanliga – 44 procent av läsarna berättar om just detta. Småstrul med inredning, bromsar och chassi förkommer också i väl hög grad. Volvo brukar vara bra på att ta hand om garantiärenden, men även här ligger man sämre till än snittet.

Begduellen: Volvo V70 mot Volvo V90 – på giganternas axlar



På femte plats: Populära laddhybriden Volkswagen Passat GTE 2016–2018

Betyg	Volkswagen Passat GTE	Snittbilen
Körglädje	81,0	81,8
Ljudnivå	83,3	78,8
Totalekonomi	83,3	74,6
Bagageutrymme	86,3	77,6
Kvalitetskänsla	78,9	85,8
Problemfri	83,6	88,5
Service/verkstad	74,6	81,4
Göra om köpet	92,0	88,9
Haft garantiärenden	43 %	35 %
Garantinöjdhet	68,5	82,5
Totalt	**788**	**805**

Det råder brist på begagnade Passat GTE – i skrivande stund finns det bara 15 stycket på Blocket. Billigaste pris är 260.000 för en 2016 års bil med 13.000 mil på mätaren. Andrahandsvärdet är alltså väldigt högt.

Men tyvärr rapporterar ägarna mycket problem med elektronik och inredning. Det handlar mest om mjukvaruproblem som behöver uppdateras. Tyvärr är ägarna inte nöjda med verkstäderna och många har haft garantiproblem. Men man älskar bilen och den elektriska drivlinan.

Begagnatduell: VW Passat GTE mot Volvo V60 Twin Engine – här är ägarnas dom



På fjärde plats: Precis som snittbilen
Audi A6 C7 2011–2018

Betyg	**Audi A6 C7**	**Snittbilen**
Körglädje	81,6	80,6
Ljudnivå	85,3	76,3
Totalekonomi	71,5	75,3
Bagageutrymme	79,3	76,3
Kvalitetskänsla	90,9	84,9
Problemfri	86,8	88,4
Service/verkstad	76,4	80,0
Göra om köpet	84,7	88,5
Haft garantiärenden	20 %	25 %
Garantinöjdhet	71,2	82,3
Totalt	**808**	**808**

För en tre år gammal Audi A6 som gått cirka 7.000 mil begärs det drygt 220.000 kronor för, alltså lite mer än för jämförbar BMW. Den härliga 3,0-liters dieselsexan är vanlig och kostar bara cirka 20.000 kronor extra.

Visst är kvalitetskänslan närmast oslagbar, men problemen är enligt ägarna fler. Ironiskt nog klagar man på inredningen, som annars brukar vara Audis paradgren, men även allvarligare nog på motor, växellåda och chassi – mer än för snittbilen. En del är inte heller glada i dieselgate-uppdateringen och problem med AdBlue och partikelfilter finns.

Begagnatguide: 3 intressanta bilmodeller som är på väg att ersättas – fyndchans!



På tredje plats: Bekväma storlastaren
Mercedes E-klass W213 2016–2018

Betyg	**Mercedes E-klass**	**Snittbilen**
Körglädje	81,8	81,8
Ljudnivå	83,7	78,8
Totalekonomi	74,3	74,6
Bagageutrymme	89,2	77,6
Kvalitetskänsla	90,9	85,8
Problemfri	91,1	88,5
Service/verkstad	82,3	81,4
Göra om köpet	89,3	88,9
Haft garantiärenden	35 %	35 %
Garantinöjdhet	79,5	82,2
Totalt	**827**	**805**

Mercedes ligger lite högre i pris än BMW och Audi, en E-klass kombi från 2015 med en mätarställning tunt 7.000 mil begärs det cirka 260.000 kronor för. Är den värd det? Ja, om bagagevolym är det viktigaste.

Problembilden är spridd och ligger lite över snittbilen på många områden. Infotainment, bromsar och chassi bör kollas före köp.

[Begduellen: Gamla och nya Mercedes E-klass]



På andra plats: Förra "femman"
BMW 5-serie 2010–2016

Betyg	**BMW 5-serie 2010–2016**	**Snittbilen**
Körglädje	87,7	80,2
Ljudnivå	87,2	75,6
Totalekonomi	71,9	75,2
Bagageutrymme	79,8	76,0
Kvalitetskänsla	92,0	84,4
Problemfri	89,3	87,6
Service/verkstad	80,4	79,1
Göra om köpet	91,4	87,9
Haft garantiärenden	21 %	23 %
Garantinöjdhet	81,3	81,9
Totalt	**840**	**805**

En tre år gammal 520d Touring med runt 7.000 mil på mätaren kostar från cirka 200.000 kronor. Ägarna är mycket nöjda med sin bil och körglädjen får högt betyg.

Problemområdena är bromsar och chassi. Luftfjädringen bak kan gå sönder, hjulinställningarna är också förvånansvärt ofta fel. Dessutom, tvåliters dieselmotorn kan börja brinna – se till att EGR-ventilen är åtgärdad! Men totalt sett ett mycket bra köp!

Begagnatduell: BMW 5-serie och Mercedes E-klass



På första plats: Nya "femman"
BMW 5-serie G31 2017–2019

Betyg	BMW 5-serie 2017–2019	Snittbilen
Körglädje	90,3	83,1
Ljudnivå	89,5	80,1
Totalekonomi	70,0	73,8
Bagageutrymme	78,8	77,5
Kvalitetskänsla	92,1	86,8
Problemfri	92,9	88,8
Service/verkstad	79,8	81,8
Göra om köpet	91,9	89,9
Haft garantiärenden	16 %	34 %
Garantinöjdhet	76,0	81,9
Totalt	**845**	**810**

Nya 5-serien finns redan i mycket stor mängd som begagnad. Räknar vi med 2.000 mil per årsmodell ger det att en 2017 kostar runt 260.000 kronor. Ägarna njuter av körningen och är mycket nöjda med sin bil, som har få fel, det enda området där den ligger över snittet är problem med inredningen.

Försök att hitta en bra verkstad, med tanke på att det är en premiumbil borde verkstadsbetyget vara högre. Att endast 16 procent har haft ett garantiärende är mycket bra. Vinner denna genomgång.

Begagnatduell: BMW 5-serie och Mercedes E-klass håller extremt hög nivå

Läs också: *Nya Audi A6 överraskar i första testet: Frånkörd av alla konkurrenter*

Läs också: *Diesel eller laddhybrid? Här är bästa valet som tjänstebil*

Feber

17. Alpina presenterar B3 Touring

Av Bobby Green 2019-09-11 kl 09:40

M3-kombin som BMW inte kommer bygga



FILM: https://youtu.be/gmATLSFI4D8

Förr i tiden kunde man få en BMW M5 som kombi vilket var riktigt fränt. Men några andra M-bilar i detta format har inte erbjudits, och BMW har inga planer på det heller. Då tar istället Alpina saken i egna händer, och det senaste är skapelsen vi ser här - B3 Touring.

Bilen har den raka sexan (S58) på 3,0 liter med dubbla turbo och här ger den 462 hästar och 700 newtonmeter i vrid. Till maskinen kopplas en automatlåda från ZF som sedan ser till att driva alla fyra hjulen. Toppfarten ska ligga på över 300 km/h, men några andra siffror kring prestandan får vi inte. På bakaxeln sitter en diff-broms och det finns ett launch control-system. För att få stopp på grejerna har man monterat 395 millimeter stora skivor fram och 345 millimeter brak. Utanför dessa sitter de klassiska turbinfälgarna på 20 tum.

Bilen börjar säljas nästa vår och de första leveranserna ska ske till sommaren. Vad man får betala framgår inte just nu men räkna med en inte helt osalt prislapp.



18. Därför diskas Bugatti av Guinness rekordbok

2019-09-12 **Redaktören bytbil**

Här är regelbrottet som fällde superbilen



Bugattis hastighetsrekord med Chiron godkänns inte av Guinness rekordbok. Skälet är att bilen bara körde i en riktning på banan. Så grattis, Koenigsegg – rekordet är fortfarande svenskt!

En av bilvärdens största snackisar de senaste veckorna har varit Bugattis påstådda hastighetsrekord med Chiron som kom upp i 490 km/h, över 300 mph, på Ehra-Lessien-banan i Tyskland.

Bugattis vd Stephan Winkelmann gick ut och jublade i början av augusti och sade att märket tagit hastighetsrekordet för produktionsbilar från Koenigsegg.

Från olika håll har det dock ifrågasatts om Guinness rekordbok och Fia skulle acceptera det, då bilen var modifierad och förlängd och även hade specialdäck. Men det var inte de detaljerna som diskade Bugatti. Istället stupade rekordet på att Chiron bara åkte i en riktning på banan. Det beskedet kom idag från Guinness rekordbok.

I Guinness rekordboks regelverk står det att ett hastighetsrekord bara kan godkännas om en bil kört på en bana i båda riktningarna med maximalt en timmes mellanrum.

Bugatti förklarade att asfalten på Ehra-Lessien-banan i Tyskland hade blivit ojämn av alla bilar som åkt i medsols-riktning och att köra i andra riktningen skulle orsaka överhettade däck.

– Dessutom har banan några svåra kurvor efter raksträckorna så vi var aningen begränsade av vår egen testbana, säger en anonym person på Bugatti till tidningen Daily Mail.



Bugatti hade ett stort team av ingenjörer, Michelin och ett chassiföretag som arbetade med att optimera och finjustera bilen. Bilen såg visserligen ut som en vanlig Chiron, men var bland annat förlängd 25 centimeter och hade laserkontrollerad körhöjd.

Inne i bilen hade passagerarsätet tagits bot och ersatts med datorer som höll koll på allting i bilen. Dessutom fanns fullbur och säkerhetsstol för föraren.

Motorn och växellådan var däremot standard, en W16-motor på 1578 hk.

Nu ska 30 exemplar byggas av modellen under namnet Chiron Supersport 300+, en markering att man nått hastigheten 300 miles per hour.

Däremot kan Bugatti inte titulera sig världsmästare. Den titeln har fortfarande Koenigsegg Agera RS.



NyTeknik

19. Lamborghinis första hybrid någonsin presenterad

2019-09-11 08:38

Johan Kristensson

Inte ens Lamborghinis mullrande skapelser kan undgå elektrifiering. Sian är tillverkarens första hybridbil någonsin. Nu har den debuterat.



Lamborghini Sian på Frankfurtsalongen.

Kombinera en 6,5-liters V12-motor på 774 hästkrafter med en 34-hästars elmotor och du får Sian, VW-ägda Lamborghinis starkaste supersportbil hittills. Under Frankfurtsalongen begick den premiär.

Elmotorn jobbar med 48 volt och är drivlinan är alltså en så kallad mildhybrid, men klarar ändå av att driva bilen utan förbränningsmotorn igång vid exempelvis backning.

Superkondensatorer i stället för batteri

Energin lagras inte i litiumjonbatterier utan i superkondensatorer, vilket enligt Lamborghini innebär en kraftfullare men lättare lösning. Vid bromsning återförs energi till kondensatorerna som används till att boosta accelerationen upp till 130 km/h. 0-100 avklaras dock på samma tid som modellen med enbart samma förbränningsmotor som i Sian: 2,8 sekunder, enligt Motor1.

Sian ska byggas i enbart 63 exemplar och samtliga är redan sålda. Priset är inte känt men brittiska Car gissar på 400 000 dollar.

20. 135 miljoner till svenska elhojstillverkaren Cake

2019-09-12 12:30 **Johan Kristensson**

Startupbolaget Cakes senaste kapitalrunda blev rejält övertecknad. Snart är det dessutom dags för lansering av ytterligare en modell.



Cake bygger elmotorcyklar för både terräng och urban miljö.

Hittills har en modell i två varianter lanserats brett: Kalk OR för terrängkörning samt Kalk& som är tillåten att köra med på vanliga vägar. En första begränsad upplaga av Kalk har också sett dagens ljus – och sålt slut.

I våras berättade grundaren Stefan Ytterborn för Ny Teknik att målet är att sälja 5 000 fordon år 2022. Samma år beräknar företaget ha spenderat 600 miljoner kronor på att skala upp verksamheten. Merparten, två tredjedelar, ska komma från försäljningsintäkter. Resterande 200 miljoner ska komma i form av externt kapital.

Creandum ledde rundan

I skenet av den prognosen framstår den senaste, nu stängda, kapitalrundan som framgångsrik. Resultatet blev 14 miljoner dollar, motsvarande 135 miljoner kronor. Rundan leddes av riskkapitalbolaget Creandum och inkluderar även den globala riskkapitalplattformen E.ventures.

”Det här är ett enormt steg för Cake”, säger Stefan Ytterborn i ett uttalande och påpekar att rundan var rejält övertecknad, men nämner inte med hur mycket.

Cake Ösa lanseras till hösten

"Förmågan att accelerera kommer lägligt eftersom vi just lanserat den gatulegala versionen Kalk& för Nordamerika och Europa liksom lanserar den mer pendlingsorienterade modellen Ösa till hösten", fortsätter han.

Läs mer: Här är alla vinnarna på 33-listan 2019

Cake tog sig i våras in på 33-listan där Ny Tekniks och Affärsvärlden listar de hetaste svenska startupbolagen.

21. Grattis Lotus Elise!

Publicerad 20 september

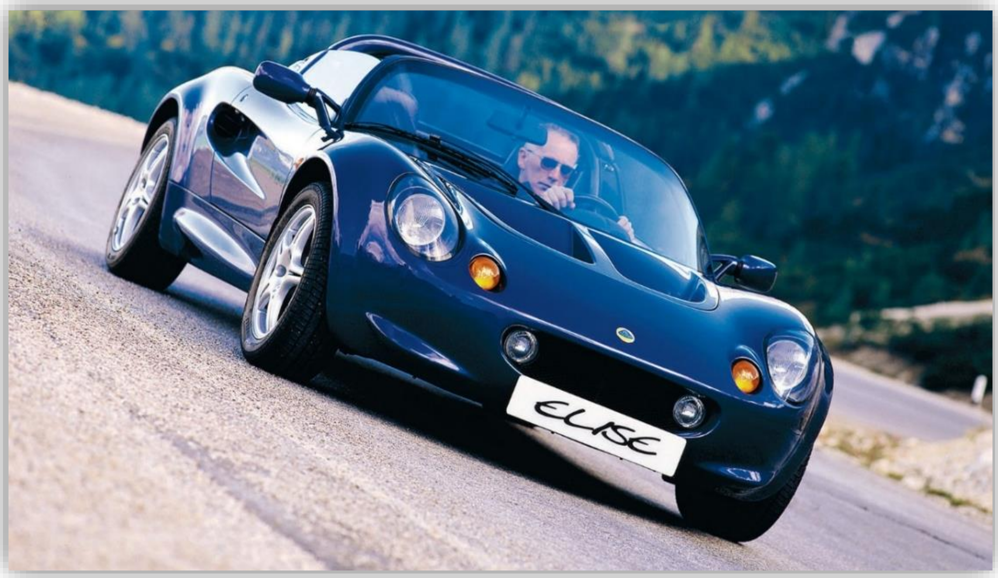
Idag firar människorna att Elise och Lisa har namnsdag. I bilvärlden finns också en Elise och det har inte Klassikerkalendern missat.



När Lotus skulle ersätta den framhjulsdrivna Elan valde man att döpa den nya bilen efter dåvarande styrelseordföranden Romano Artiolis dotter Elisa. Att Elise dessutom passade bra in i märkets tradition att döpa sina bilar till namn som börjar på E passade också bra…

Elise är till skillnad från föregångaren en mittmotorkonstruktion med bakhjulsdrift. Extremt låg vikt gör att det inte behövs särskilt mycket effekt för att det ska röra på sig och den första versionen som började säljas hösten 1996 klarade enligt fabriken att nå 100 km/h från stillastående på knappa sex sekunder, trots att Rovermotorn på 1,8 liter inte gav mer än 118 hk.

Elise tillverkas fortfarande och idag kommer motorerna från Toyota. Få bilar för vägbruk ger samma kompromisslösa sportvagnskänsla.



Lite beach buggy var det över första generationens gladlynta Elise.



Senare blev uppsynen lite tuffare, detta är en -06:a.



Kurvig typ som gillar kurvor…



2008 kom specialversionen Type 72-D med en färgsättning inspirerad av Lotus Europa John Player Special.

22. Fredagsfilmen: Klassiska Peugeot modeller provkörs i Trafikmagasinet



FILM: ***https://youtu.be/Jx80LKqfyck***

23. Fredagshumorn: Invigning



FILM: ***https://youtu.be/une6UlSwbAg***

SLUT